



Fussverkehr

Nummer 112
November 2016

Es lebe der Fussverkehr!

Die natürlichste, verbreitetste, effizienteste und umweltfreundlichste Verkehrsform geht häufig vergessen und bekommt zu wenig Raum. Das muss ändern. Der Fussverkehr darf nicht unter die Räder kommen. *Seiten 3-6*

Freiheit

Geländewagen (siehe letztes Editorial) und Kinder haben eines gemeinsam. Wenn man sie machen lässt, dann kommen sie dreckig nach Hause. Was haben sie dabei erlebt? Vieles, was man vielleicht besser gar nicht wissen will, aber sicher eines: Freiheit.

Die Freiheit, ein kompliziertes Konzept, vor allem ein zweiseitiges. Freiheit an einem Ort bedingt oft deren Einschränkung an einem anderen. Lassen wir den Geländewagen unkontrolliert fahren, können wir unsere Kinder zu Hause einsperren, wenn uns ihr Leben lieb ist.

Darum ist Freiheit immer eine Frage des Masses und der Priorisierung. Und gerade hier gehen die Meinungen auseinander, besonders schön sichtbar, wenn es um Verkehrsfragen geht.

«Freie Fahrt für alle!» – hat da eigentlich auch jemand an den Fussverkehr gedacht? Die Gründe, warum der Fussverkehr nicht mal von den Fussgängern selber als vollwertig und prioritär wahrgenommen wird, sind sehr vielfältig (siehe auch Seite 3). Dass die wichtigste, weil effizienteste und umweltfreundlichste Verkehrsform (ja, der Fussverkehr, haben Sie das nicht gewusst?!) nicht schon bei der Planung vorrangig behandelt wird, ist je nach Betrachtungsweise unwirtschaftlich oder expertenblind bis schizofren.

Dass unsere Städte nicht sehr viel fussgängerfreundlicher sind, ist einfach nur schade. Warum? Weil die Freiheit der Bewohnerinnen und Bewohner, insbesondere der Kinder (aber ebenso der Älteren, siehe auch Seite 6), darunter leidet. Wo der Strassenverkehr dominiert, sieht man keine Kinder spielen, aus offensichtlichen Gründen. Die Schwachen werden verdrängt. So sieht die Priorisierung unserer Freiheiten aus. Ich wage zu bezweifeln, dass wir das alle erstrebenswert finden. Wie ändern? Der Fussverkehrs-Test (siehe Seiten 4 und 5) ist ein erster Schritt. Klar ist aber auch, dass es ein Umdenken braucht. Losgelöst von Sachzwängen solche Fragen neu zu überdenken, auch das ist Freiheit.

Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen!

Hanspeter Kunz

Vize-Präsident umverkehrR



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehrR

Auflage 5000 Exemplare **Herausgeberin** umverkehrR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach 8214, 8036 Zürich, Postkonto: 80-67097-2, Tel: 044 242 72 76,

E-Mail: info@umverkehr.ch, www.umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf www.umverkehr.ch **Redaktion** Kerngruppe umverkehrR, Hanspeter Kunz

Beiträge Christian Harb, Bernhard Piller (bp), Thomas Schweizer, Christian Keller, Daniel Costantino (dc), Andrea von Maltitz, Karin Hess, Aline Tredé (at),

Philippe Koch (pk), Hanspeter Kunz (hpk), Katja Imme **Grafisches Konzept** typisch.ch **Layout** Hanspeter Kunz **Korrektur** Birgit Roth **Druck** Ropress, Zürich

Papier RePrint FSC-Recyclingpapier mit FSC-Frischfaseranteil **Abonnementspreise** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr **Nächste Ausgabe** März 2017

Die Frage des Blickwinkels

Das häufigste und natürlichste Verkehrsmittel sind die eigenen Füsse. Dennoch ist der Fussverkehr der Verkehrsträger, dem die geringste Aufmerksamkeit geschenkt wird. Wenn wir das ändern wollen, müssen wir auch unsere Sprech- und Denkgewohnheiten ändern. **Christian Harb**

Letztthin wiederholte es sich zum gefühlten hundertsten Mal: Zu Fuss auf dem Weg nach Hause biege ich zügig um die Ecke und – kollidiere wieder einmal fast mit einem auf dem Trottoir abgestellten Auto. Nun, man wird ja schnell als bünzlig abgestempelt, wenn man sich über solche Dinge aufregt, zumal ich problemlos auf die Quartierstrasse ausweichen konnte, wo ohnehin kaum je ein Auto fährt. Dabei stellt sich aber die Frage, warum eigentlich nicht das Auto auf der Strasse abgestellt war? Die Erklärung ist einfach: Was auf der Strasse steht, stört anscheinend mehr, selbst wenn die Strasse weniger benutzt wird als das Trottoir. Dabei ist die immer wieder angeführte Begründung, zu Fuss könne man problemlos ausweichen, mehr als fadenscheinig. Denn auch ein Auto kann einem auf einer Quartierstrasse abgestellten Wagen problemlos ausweichen.

Ungenutztes Potenzial

Der Verkehrsraum für die Zufussgehenden ist nicht gerade üppig, dennoch machen sich hier neben den auf dem Trottoir

abgestellten Autos auch Lieferwagen, Werbetafeln, Mülltonnen und vieles mehr breit. Dabei kann der Fussverkehr Grosses leisten, wenn man ihm den entsprechenden Platz lässt: Auf der Zürcher Bahnhofstrasse sind bis zu 18'000 Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs – stündlich! Damit verkehren auf der Bahnhofstrasse zu Fuss mehr Menschen als Autos auf einer stark befahrenen Autobahn.

In fast allen grösseren Städten der Deutschschweiz werden die meisten Wege zu Fuss zurückgelegt. Wenn nur für einen Teil dieser Wege stattdessen Auto, Tram oder Bus benutzt würde, dann bräche der Strassenverkehr zusammen. Und es ist noch mehr Potenzial vorhanden, denn jede zehnte Autofahrt führt weniger als einen Kilometer weit, und bei Tram und Bus ist der Anteil der Kurzdistancen noch höher. Wege also, die problemlos zu Fuss bewältigt werden könnten.

Der Fussverkehr stellt keine grossen Ansprüche an die Infrastruktur. Dieser Vorteil wird jedoch zu einem Nachteil, wenn es darum geht, Bundesgelder für Agglo-

merationsprojekte zu akquirieren. Dann ist teuer nämlich besser und somit der Fussverkehr kaum mehr ein Thema.

Das Umdenken beginnt im Kopf

Wir sind alle Fussgängerinnen oder Fussgänger. Theoretisch müsste die Fussgängerlobby also riesengross sein. Das Zu-Fuss-Gehen ist aber zu normal, um überhaupt ein Thema zu sein, und wird nicht als gleichwertiger Verkehrsträger wahrgenommen: Wenn wir von «Verkehr» sprechen, meinen wir damit kaum einmal den «Fussverkehr». Sogar wenn irgendwo eine Strasse zu einer Fussgängerzone umfunktioniert wird, nehmen wir automatisch die Position der Autofahrenden ein, indem wir von einer «Sperrung» sprechen. Dabei handelt es sich aus der Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger klar um eine Öffnung. Wenn wir also umfassende Verbesserungen für den Fussverkehr wollen, dann müssen wir zuallererst unsere Sprech- und Denkweisen ändern und den Fussverkehr als «wirklichen, vollwertigen Verkehr» wahrnehmen.



Verkehrte Welt: Auto auf dem Trottoir, Kinder auf der Strasse

Bild und illustratives Video: www.youtube.com/watch?v=OuiAiwUwKk

Schweizer Städte im Vergleich

Kommt der Fussverkehr in unseren Städten im täglichen Gerangel zu genügend Raum? Zumindest in den verkehrspolitischen Debatten geht er allzu häufig vergessen. umverkehR wollte es genauer wissen und hat elf Städte unter die Lupe genommen. **Bernhard Piller**

In diesem Sommerhalbjahr führte umverkehR in acht Deutschschweizer und drei Westschweizer Städten einen Fussverkehrs-Test durch: in Basel, Bern, Biel, Luzern, St. Gallen, Thun, Winterthur und Zürich sowie Genf, Lausanne und La Chaux-de-Fonds. Hierfür entwickelten wir zusammen mit dem Verkehrsplaner Klaus Zweibrücken von der Hochschule Rapperswil für die Deutschschweizer Städte und der Fachfrau für Mobilität und Raumentwicklung Sonia Lavandinho von der ETH Lausanne für die Westschweizer Städte einen umfangreichen Kriterienkatalog (siehe Kasten). Da in den beiden Landesregionen leicht voneinander abweichende Bewertungskataloge entstanden, lassen sich die Deutsch- und Westschweizer Städte nicht direkt miteinander vergleichen. Wir beschränken uns hier auf die Resultate der Deutschschweiz.

Resultate

Alle acht untersuchten Deutschschweizer Städte liegen in der Gesamtbewertung relativ nahe beieinander. Auffallend

ist: Die Grösse der Stadt spielt eine gewisse Rolle. Nicht grundsätzlich, aber in der Tendenz schneidet eine grössere Stadt fussgängertechnisch besser ab als eine kleinere Stadt. Gesamtsieger bei der von uns begangenen Strecke ist Zürich, vor der Strecke in Basel und der in Winterthur. Etwas differenzierter sieht es beim Einzelvergleich der vier verschiedenen Netzelemente aus. Bei den Streckenabschnitten liegen zwar die drei grössten Städte vorne, Basel und Bern jedoch vor Zürich. Bei den Hauptstrassenquerungen liegt wiederum Bern vor Winterthur und Thun. Bei den Plätzen nimmt Basel, dieses Mal vor St. Gallen und Zürich, den Spitzenplatz ein.

Abschnitte und Querungen

Abzug gaben häufig eine nicht genügende Breite des Trottoirs, Übermöblierungen, fehlende taktile Wegführung und Konflikte mit Velofahrenden. Zu viel Möblierung des Trottoirs führt zu einem Hindernislauf rund um Werbetafeln, Kleiderständer und Bestuhlungen durch Cafés und Restaurants.

Wir begegneten einigen derartigen Beispielen in allen Städten. Rad- und Fussverkehr im Mischverkehr führt in der Regel zu Konflikten zwischen Fussgängerinnen und Velofahrern. Leider ist in Zürich seit einiger Zeit eine vermehrte Tendenz hin zu solchen Mischzonen feststellbar. 20er-Zonen, sogenannte Begegnungsflächen, schnitten ganz allgemein sehr gut ab, dies fällt zum Beispiel in Zürich beim Abschnitt Josefstrasse (zwischen Gasometerstrasse und Röntgenplatz) auf, dem insgesamt zweitbesten Abschnitt. Die Querungen können allgemein als gut bezeichnet werden, und zwar in allen Städten. Sie erreichen auch praktisch durchwegs höhere Bewertungen als Abschnitte, Plätze und Haltestellen.

Plätze und ÖV-Haltestellen

Die Ergebnisse bei den Plätzen weichen zum Teil sehr stark voneinander ab. Dies zeigt auf, dass Verkehrs- und Aufenthaltsplätze ganz unterschiedlichen Zwecken dienen. Anders jedoch in Biel, hier erhielt der Bahnhofplatz die schlechteste



Neu gestalteter Bahnhofplatz Basel: Autofrei und dank grosszügiger Velogarage fast velofrei, Fussverkehr und Trams kommen darum sehr gut aneinander vorbei.

Bilder: Daniel Ryser, fischerundryser.ch

Bewertung aller Plätze von allen Städten, der neu gestaltete und als Begegnungszone definierte Zentralplatz ist jedoch der beste Platz überhaupt. Dies zeigt, dass auch ein Verkehrsplatz bei ansprechender und verkehrsberuhigter Gestaltung eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen kann. Auffallend ist die überdurchschnittliche Spannweite der Ergebnisse bei den Haltestellen, bei welchen vor allem Thun einen Nachholbedarf hat. Generell schnitten Haltestellen und Plätze leicht schlechter ab als Abschnitte und Querungen. Daraus lässt sich schliessen, dass bei den Plätzen und Haltestellen generell ein besonderer Handlungsbedarf besteht.

Fazit

Es hat sich in den letzten zwei, drei Jahrzehnten einiges verbessert. Wurden die

Menschen während der verkehrspolitischen Planungs- und Bausündenzeit der 1960er- bis 1970er-Jahre noch gedanken- und schonungslos unter den Boden versenkt, kehrte bei Städte- und VerkehrsplanerInnen seither viel Einsicht und Vernunft zurück. Fussgängerinnen und Fussgänger sollten nicht einfach den Autos weichen müssen.

Der Schlussbericht mit weiteren Details zur Auswertung der acht von uns begangenen Routen in den acht Städten ist auf unserer Website www.umverkehr.ch zu finden.

Wir würden diesen Fussverkehrs-Test sehr gerne ausweiten. Falls Sie Lust haben, in Ihrem Quartier oder in Ihrer Stadt einen Fussverkehrs-Test durchzuführen, nehmen Sie doch mit uns Kontakt auf.



**Fuss- und Veloverkehr sind die Zukunft der Stadtmobilität:
Aber in Mischzonen kommen sie sich gegenseitig ins Gehege.**

Bewertungsmethodik

Routen

Bei der Routenwahl haben wir auf folgende Punkte geachtet: Ausgangspunkt aller Strecken war immer der Hauptbahnhof der jeweiligen Stadt. Zielpunkt war jeweils ein wichtiger Platz oder ein zentrales Gebäude in einem Quartier. Es sollten grössere Haupt- und kleinere, ruhigere Neben- und Quartierstrassen an der Route liegen. Sie sollte an verschiedenen Plätzen (Aufenthalts- und Verkehrsplätzen) vorbeiführen, und an jeder Route sollten sich mehrere Hauptstrassenquerungen und ÖV-Haltestellen befinden.

Elemente

Wir haben die vier Elemente eines Fussverkehrsnetzes, also Abschnitte, Plätze, Querungen und ÖV-Haltestellen, spezifisch betrachtet und bewertet. Zentrale Kriterien waren: eine hohe Netzdichte, umwegfreie Verbindungen, eine angemessene Dimensionierung, bequeme Nutzbarkeit, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, Störungsfreiheit, Übersichtlichkeit, eine hohe Aufenthaltsqualität, eine angemessene Berücksichtigung der Bedürfnisse von Blinden und Rollstuhlfahrerinnen.

Bewertung

Die Bewertung selbst erfolgte nach einem einfachen Punktesystem: Ist das beschriebene Kriterium voll erfüllt, wurden 2 Punkte vergeben, bei Teilerfüllung 1 Punkt und bei Nichterfüllung 0 Punkte. Die Bewertung wird in Prozent der maximal möglichen Punkte ausgedrückt, das heisst, so kann für jedes Netzelement angegeben werden, zu wie viel Prozent die Anforderungen erfüllt sind. Für eine ganze Wegstrecke können diese Bewertungen zu Vergleichszwecken zusammengefasst werden. Es können aber auch wertende Aussagen darüber getroffen werden, bei welchen Netzelementen auf der untersuchten Wegstrecke die grössten Mängel liegen oder umgekehrt die Anforderungen am besten erfüllt sind. Detailliertere Infos zur Methodik finden sich im Bericht zum Fussverkehrs-Test auf der [umverkehr](http://umverkehr.ch)-Website.

Wege zur Fussgängerstadt

Historische Altstädte und Dörfer laden mit einer nahezu magischen Anziehungskraft zum Begehen und Erkunden ein – zu Fuss, versteht sich. Worauf gründet sich diese Magie, und wie machen wir unsere Städte und Quartiere wieder attraktiver für den Fussverkehr? **Thomas Schweizer, Christian Keller**

Altstädte oder traditionelle Dörfer und Quartiere verkörpern das Ideal der Fussgängerstadt am ehesten, weil sie für Zufussgehende angelegt wurden. Sie entstanden in einer Zeit, als sich die Menschen ausschliesslich zu Fuss fortbewegten und Räder lediglich als Handwagen dem Transport von Lasten dienten. Bis heute ziehen Altstädte und fussgängergerichtet geplante Siedlungen Menschen magisch an. Sie sind belebt und vermitteln Wohlbefinden und Geborgenheit. Was macht ihre Anziehungskraft aus, und was ist daran fussgängerfreundlich?

Das menschliche Mass

Besondere Merkmale von fussgängerfreundlichen Siedlungsstrukturen sind eine hohe Einwohnerdichte, eine Vielfalt von Nutzungen auf engem Raum und ein feinmaschiges Wegenetz mit deutlich

mehr als 200 Laufmetern Fusswegverbindungen pro Hektar, ein Grossteil davon ausschliesslich dem Fussverkehr vorbehalten, wie Gassen, Wege, Durchgänge und Abkürzungen. Ein Ziel kann dann ohne Umwege auf mehreren Routen erreicht werden. Diese zeichnen sich durch eine erlebnisreiche Feinstruktur und viele gestalterische Details aus, die sich nur bei passender Geschwindigkeit offenbaren, dem Schritttempo. Dieses ermöglicht eine vertiefte Wahrnehmung oder ein spontanes Gespräch mit anderen Fussgängern. Das «menschliche Mass» von Gebäudestruktur, Zwischenräumen, Wegenetz und Geschwindigkeiten vermittelt Geborgenheit und macht die Siedlungen attraktiv.

Park und Plätze statt Parkplätze

Der öffentliche Raum dient nicht nur dem Verkehren, sondern auch dem Verweilen.

Er ist Ort für sozialen Austausch, für Beobachten, Begegnen, Erholen und Kommunizieren. Attraktive kleinere und grössere Plätze sowie Grünbereiche sind wichtig sowohl für Quartierbewohnerinnen als auch für Besucher. Eine echte Aufenthaltsqualität kann aber nur entstehen, wenn die Dominanz des Autoverkehrs gebrochen, das Parkieren eingeschränkt und die Flächen wieder der Fussgängerin oder dem Fussgänger zur Verfügung gestellt werden. In historischen Altstädten ist dies vielerorts erfolgt, in Quartieren aber nur vereinzelt.

Für die Fussgänger planen

Die klassische Verkehrsplanung orientiert sich primär an den Anforderungen des motorisierten Verkehrs und plant von der Fahrbahnmitte aus. Fahrbahnquerschnitte sind die Summe der Ansprüche des fahrenden Verkehrs: «flüssiger» Verkehrsablauf, Abbiegespuren, ÖV-Spuren und allenfalls Radstreifen und Längsparkplätze. Es ist dabei selbstverständlich, dass die Autos zwei Sitzplätze nebeneinander anbieten und überall ungehindert mit Tempo 50 kreuzen können.

Wer für den Fussverkehr plant, plant von den Rändern her und orientiert sich an den Bedürfnissen des Fussverkehrs. Auch Fussgängerinnen und Fussgänger wollen zu zweit nebeneinandergeschritten und überall ungehindert kreuzen können. Zusätzliche Flächen für den Aufenthalt, für Auslagen und Grünstrukturen sind vorzusehen. Hier braucht es noch eine grosse Sensibilisierung bei den Akteuren, aber auch bei der Bevölkerung, dass sie eine attraktive, fussgängerfreundliche Infrastruktur mit genügender Dimensionierung und attraktiver Qualität ebenso selbstverständlich einfordern, wie dies für den Fahrverkehr üblich ist.

Thomas Schweizer ist Geschäftsleiter und Christian Keller Projektleiter bei Fussverkehr Schweiz, dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger (www.fussverkehr.ch).



Bild: Mark Latzel, fianeuro.ch

Stadtreparatur zugunsten der Fussgänger: Der Bullingerplatz in Zürich, einst Teil der Westtangente, nach seiner umfassenden Umgestaltung.

Aktiv durch den Sommer

Statt mit viel Text geben wir für einmal mit einer Bilderstrecke wieder, was von und mit umverkehR diesen Sommer gelaufen ist. Der Platzverbrauch der verschiedenen Verkehrsformen war ein Thema, das sich durch nahezu alle Aktionen gezogen hat. Mit viel Witz und Spass sind alle Aktivitäten über die Bühne gegangen.

Daniel Costantino, Karin Hess, Andrea von Maltitz



Mit einem Riesenbadetuch hat umverkehR am 5. Juli in der Zürcher Badeanstalt Oberer Letten auf den massiven Platzverbrauch durch Parkplätze hingewiesen. umverkehR plädiert für einen Parkplatzabbau und wird auch in Zukunft mit ähnlichen Aktionen auf dieses Thema aufmerksam machen.



umverkehR hat am 20. August in Luzern auf den Platzraub von parkierten Autos auf Trottoirs und Velostreifen aufmerksam gemacht. Während einer Stunde haben Aktive von umverkehR fiktive Bussen verteilt. Sie hätten als Polizistinnen und Polizisten sage und schreibe 2120 Franken eingenommen! umverkehR fordert: Die öffentliche Hand soll ihre Kontrolltätigkeit über das Parkverhalten intensivieren.



Immer am dritten Freitag im September findet der internationale Parking Day statt. umverkehR-Aktive haben in Basel (oben) und Zürich (unten und Titelseite) aus diesem Anlass Parkplätze in Freiräume umgestaltet.



Am 24. September hat das Nachhaltigkeitsfestival Alternativa in Genf stattgefunden. umverkehR war dabei, mit einer Befragung über Unfallschwerpunkte beim Fussverkehr sowie einem Vergleich verschiedener Fortbewegungsmittel bezüglich Umweltschädlichkeit, Zeit- und Geldverbrauch. Die Kinderherzen hat umverkehR mit einem Parcours für Minivelos höher schlagen lassen.

Parkplatz zum Ersten

at Oh, wir haben alle so grosse Autos, sie passen gar nicht mehr auf einen Parkplatz. Und zwei bezahlen, nein, das mach ich also nicht. Gut, fordern wir einfach grössere Parkplätze!

Genau diese Debatte wird momentan im Kanton Bern, und nicht etwa bei Monty Python, wirklich geführt. Und erste XXL-Parkplätze stehen im Bahnhofsparking Bern bereits zur Verfügung. Sie sind leider nur geringfügig teurer – 60 Rappen steht isoliert da, man müsste dann den Vergleich haben

– als normale Parkplätze.

Es ist nicht die dümmste Idee, verschieden grosse Parkplätze anzubieten. Aber dann müssen sie eben auch unterschiedlich viel kosten. Grosse Autos nehmen anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern viel Platz weg. Und immer grössere Parkplätze für alle zu machen, wäre sinnlos, weil dann nochmals mehr Raum verloren geht. Somit müssen wir die Debatte über ein abgestuftes Parkplatzgrössensystem führen. Aber die XXL-Parkplätze sollten dann auch proportional teurer sein. Sonst ergreifen wir vom pl@net umverkehR die Initiative und parkieren die grossen Parkplätze mit den Smarts von Mobility zu. Ja, Carsharing ist relativ günstig, da können wir uns gerade für Kleinwagen einen XXL-Parkplatz locker leisten.



Parkplatz zum Zweiten

pk Es gibt einen fast unaussprechbaren Fachbegriff für eine Persönlichkeitsstörung, die umgangssprachlich als «Studentensyndrom» bekannt ist, mit der aber auch Nichtakademiker immer wieder zu kämpfen haben: das Prokrastinieren. Die des Lateinischen Mächtigen wissen auch ohne Wörterbuch, was damit gemeint ist: nämlich das Vertagen von Arbeiten bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag beziehungsweise bis zur Abgabefrist, schlaflose und kaffeointensive Nächte inklusive. Die Stadt Klagenfurt (A) hat nun diese Störung zur verkehrspolitischen Realität werden lassen: Parkverbotstafeln werden mit dem Zusatz «Morgen» gekennzeichnet. Wie die Prokrastinierenden wissen, ist nach jedem Heute noch immer ein Morgen gekommen. Somit ist der Stadt Klagenfurt gelungen, was sich hierzulande die Autofanatiker und Autofetischistinnen (beides auch schlimme Störungen, Anm. d. Red.) schon immer gewünscht haben: das Verbot, in der Stadt zu parkieren, auf alle Ewigkeit zu verschieben.



Bild: Willkommen Österreich – Folge 333 vom 11.10.2016



Bild: Klima-Allianz Schweiz

Hausaufgaben

bp&hpk Was würden wir in der Klimapolitik ohne Doris Leuthard machen? Wir haben die Schutzpatronin der nachhaltigen Mobilität ja schon bei der Diskussion um die Abschaffung der Nachtzüge als gewiefte Klimapolitikerin kennengelernt. Dass die Leute nun dank der fehlenden Nachtzüge aufs Flugzeug umsteigen, ist nicht klimaschädlich, weil der Flugverkehr der CO₂-Bilanz der Schweiz nicht angerechnet wird. Wow, das nenne ich eleganten Klimaschutz. Frau Leuthard, ich muss sagen, Sie haben Ihre Hausaufgaben gemacht. Beeindruckend. Vor allem wenn man bedenkt, dass Doris Leuthard bei der Diskussion um den Atomausstieg, wohl genau wegen ihrem tiefen, ehrlichen Anliegen, das Klima zu schützen, doch einen eher janusköpfigen Eindruck hinterlassen hat. Einmal sollte man die AKW abschalten, dann doch wieder nicht. Aber vielleicht wollte sie nur mit sauberem AKW-Strom das Klima schützen.

Der neueste leuthardsche Vorstoss entbehrt auch nicht einer gewissen Kreativität: Es gibt nun ja diese leisen, sauberen, superökologischen Flitzer. Wenn man mit so einem E-Mobil herumfährt, dann ist das so ökologisch, dass man das Klima umso besser schützt, je mehr man damit herumfährt. Darum, so sieht das Bundesrätin Doris Leuthard, brauchen wir zusätzliche Spuren auf unseren Autobahnen, damit die E-Boliden auch ihr Potenzial nutzen können. Klimaschutz durch MIV-Förderung, eine Idee der anderen Art, oder wie unsere Autobahnen ohne physischen Ausbau sechsspurig werden: indem einfach der Pannestreifen für die E-Mobilität geöffnet wird. Nun, eines ist klar: Aus Gründen des Klimaschutzes und einer zunehmenden Verknappung fossiler Energien muss die Entkarbonisierung der Mobilität forciert vorangetrieben werden. Darauf baut die zunehmende Elektromobilitäts-Propaganda der Automobil- und Stromfirmen. Aber: Erste Priorität muss in einer zukunftsfähigen Mobilitätspolitik eine andere Raumplanungspolitik haben, weil ein Elektroauto immer noch ein Auto ist, das Platz zum Fahren und Parken braucht. Egal ob mit Strom oder Benzin, das Gesamtmobilitätsvolumen darf nicht zunehmen.

Ausserdem: Was in der E-Mobilitätseuphorie oft vergessen geht, ist die Frage, woher der Strom kommt, mit dem alle diese wunderbaren E-Flitzer fahren sollen. Aus deutschen Kohlekraftwerken? Das wäre dann ähnlich eleganter Klimaschutz wie bei der Abschaffung der Nachtzüge. Dann vielleicht doch lieber französischer Atomstrom, nicht? Oder soll etwa der Strombedarf der Schweiz so stark gepusht werden, damit, erst in ein paar Jahren freilich, wieder neue Schweizer Atomkraftwerke gefordert werden können? Falls das stimmt: Hut ab, da haben wirklich ein paar Leute ihre Hausaufgaben gemacht.

Ein Fall für Pro Specie Rara?

Man muss nicht im De-luxe-Abteil reisen, um den Nachtzug zu genießen. Er bietet viele Vorteile und Genüsse. Und ein gutes Gewissen dazu. Müssen wir uns wirklich davon verabschieden? **Katja Imme**

Wien, 21 Uhr 15. Etwas nervös rollen wir, den rechten Fuss auf dem linken Pedal, den langen Zug entlang. Wir müssen nach vorn, denn der hintere Teil wird ab Salzburg gen Venedig ziehen. Nur, wo ist vorn? Zugbegleiter in braunen Uniformen machen keine Anstalten, uns den Weg zum Fahrradabteil zu weisen. Am Ende erbarmt sich doch einer und hilft uns, die Räder hineinzuhieven. Die Velotickets hatten wir schon zuvor um die Mittelstangen gepfriemelt.

Als fürchte er um den Ruf des Wiener Schmähs, nimmt mir der flotte Beamte meine Satteltaschen ab und begleitet uns zum Schlafwagen drei Waggons weiter. Wir eilen über das Perron, was bedeutend schneller geht, als innen durchzugehen. Am Einstieg übernimmt ein Kollege, nicht ohne unsere Billetts sorgfältig inspiziert zu haben. Willkommen an Bord des Wiener Walzer alias EuroNight 466!

Nachtzüge ausgebucht

Dabei wollten wir ursprünglich gar nicht nach Wien, denn die Nachtzugverbin-

dungen Zürich–Wien–Zürich kennen wir bereits aus dem letzten Jahr anlässlich unserer Radtour von Wien nach Budapest. Unsere Route Hamburg–Berlin vor zwei Jahren hatten wir ebenfalls wegen der komfortablen An- und Abreise über Nacht gewählt. Dieses Jahr wollten wir das Ijsselmeer umrunden. So der Plan. Nicht einkalkuliert hatten wir, dass bereits sieben Wochen vor geplanter Abreise entweder Schlafwagen oder Veloplätze oder beides im CityNightLine Pegasus nach Amsterdam ausgebucht sein würde. I chumme, chumme, chumme nid drus: Wenn die Nachfrage ungebrochen ist, wieso soll dann das Angebot abgeschafft werden? Auch wurden die Nachtzüge kaum mehr beworben. Schon seit Jahren gabs die Flyer des CityNightLine-Streckennetzes nicht mehr an den Schweizer Bahnhöfen. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Ein befreundeter Profi vom Schalter findet für uns noch Plätze im Wiener Walzer. Radeln wir eben von Regensburg nach Wien.

Der vertraute Geruch von Bremsstaub, Mensch und frischer Wäsche begrüsst

uns. Wir beziehen unser Double-De-luxe-Abteil, beobachten dekadent aus unseren Sesseln durch die offene Tür das Gewimmel im Gang. Mir kommt Tetris in den Sinn. Wir streifen die vorhandenen Frotteeschlappen über, lassen den ersten Korken der beiden gekühlten Sektfläschchen knallen, als der Abpiff ertönt. Lässig geben wir uns als alte Hasen zu erkennen und bedeuten dem Schaffner, er möge sich der anderen Passagiere annehmen, während wir unsere Kreuzchen auf dem Frühstücksbestellzettel machen.

Kein Speisewagen

Und da passiert es auch schon: In welche Richtung es denn zum Speisewagen gehe, fragt ein Neuling. Uns war der stete Serviceabbau in der Vergangenheit freilich nicht entgangen. Mit tun beide leid – der hungrige Passagier wie der stammelnd auf seine Minibar verweisende Zugbegleiter. Nimm ein Bier mehr, schicke ich in Gedanken an den Mitreisenden.

Wir sind satt, haben wir uns doch zuvor beim «Pfarrwirt» – ganz k. u. k. – den Bauch



Der Abbau geht weiter

Wie bekannt, steigt die Deutsche Bahn (DB) Ende Jahr aus dem gesamten Nachtzuggeschäft aus und streicht auch sämtliche Nachtzugverbindungen in die Schweiz.

Am 7. Oktober gaben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bekannt, eine einzige die Schweiz betreffende Verbindung der DB zu übernehmen: die zwischen Zürich und Berlin. Die bisher getrennt geführte Verbindung Zürich–Hamburg wird in Zukunft via Berlin geführt. Nach den kontinuierlichen Angebotskürzungen in den vergangenen Jahren geht der Abbau bei den Nachtzügen also weiter, es wird keine Verbindungen Zürich–Amsterdam und Zürich–Prag via Leipzig/Dresden mehr geben. umverkehrt wird sich auch weiterhin zusammen mit seinen Partnerorganisationen in der Schweiz und der Nachtzugallianz «Back on Track» in Europa für attraktive Nachtzugverbindungen einsetzen.

vollgeschlagen. Mit Rücksicht auf die Nachtruhe ertönt bereits bei Wien Meidling gegen 21 Uhr 30 die letzte Durchsage. Mein Freund macht sich bettfertig, obwohl er sich, da nicht gerade schmalbrüstig, in der Nasszelle kaum drehen kann.

Auch unser Zug ist ausverkauft, so berichtet uns der Uniformierte. Wie ein geprügelter Hund teilt uns der Zugbegleiter mit, dass wir erst zwei Stunden später als üblich in Zürich ankommen würden. Er hat schon eine Odyssee durch sein Revier hinter sich. Grund seien planmäßige Bauarbeiten auf der Strecke. Leider waren nur die im Sitzen Reisenden vorab im Bilde. Für uns ist die Verzögerung ein Fest, als seien damit unsere Ferien verlängert. Wir geniessen jede Minute in unserem Abteil. Es könnte das letzte Mal sein. In der Haut eines Geschäftsreisenden möchte ich allerdings nicht stecken. Ich erinnere mich, dass die DB Businessmen als Zielgruppe des CityNightLine ohnehin nie im Visier hatte. Ausgerechnet.

Die Klimaanlage leistet ganze Arbeit. Immerhin kann man sie selbst dosieren. Aber

– Klappern gehört zum Handwerk – man hört sie deutlich. Wohl gibts die Ohrstöpsel ihretwegen. Dankbar sind wir für das Mineralwasser gegen die Dehydrierung. Nach dem zweiten Sekt schlüpfte ich in meine Koje. Auf die altmodisch gestärkte Bettwäsche habe ich mich schon die ganze Zeit gefreut. Das Ruckeln des dahinbrausenden Zuges wiegt mich in den Schlaf wie das Wippen des Kinderwagens als Baby. Fast erbost erwache ich, wenn der Zug zwecks Rangieren irgendwo stehen bleibt. Denn nirgends schlummere ich seliger als im Zug.

Dafür mit Velo

Nirgends lässt sich auch mit Velos bequemer reisen. Satteln, packen, einladen und hopp. Gegen einen Billigflieger sträube ich mich seit dem Kyoto-Protokoll. Und wünschte, das täten auch andere. Ich hätte auch keine Lust, einen Werkzeugkoffer zu bemühen, um das Vorderrad abzumontieren, die Pedale umzulegen und die Luft aus den Schläuchen zu lassen, nur um von A nach B zu kommen. Dank Nachtzug beginnt meine Veloreise vor der Haustür. Abgesehen davon, dass man über Nacht Zeit und Geld spart.

Der Weckdienst war nicht nötig, die Sonne tut ihren Dienst – trotz schmutziger Scheiben, wie mir erst jetzt auffällt. Kunststück, gestern Abend war es schon finster. Gegen 8 Uhr passieren wir Feldkirch. Während des Frühstücks füllen wir den Umfragebogen der ÖBB aus, und zwar jeder einen. Wir sparen nicht mit Lob, schwören Treue, wollen wir doch die ÖBB motivieren, für die DB in die Nachtzug-Bresche zu springen. Auf die SBB setzen wir nicht. Werden uns Amsterdam und Prag noch vergönnt sein? Müssen wir unsere guten Vorsätze über Bord werfen und doch bei Easyjet & Co. einchecken? Während der beiden Extrastunden Fahrt schmieden wir Pläne für die nächsten Vелоferien. Wir wollen uns nicht vom Nachtzug verabschieden.





Eine echte Aufenthaltsqualität kann aber nur entstehen, wenn die Dominanz des Autoverkehrs gebrochen, das Parkieren eingeschränkt und die Flächen wieder der Fussgängerin oder dem Fussgänger zur Verfügung gestellt werden.

Fokus

«umverkehRt & abgefahren» – Blick in die Zukunft

Wählen Sie am 1. Dezember die beste Idee zur urbanen Verkehrszukunft im Jahre 2050.

Der Anlass findet im ehrwürdigen Saal des Cabaret Voltaire im Zürcher Niederdorf statt. Die umverkehR-Jury wählt im Vorfeld die fünf besten Beiträge aus. Diese Gewinner und Siegerinnen präsentieren am Abend ihre Visionen. Erlaubt ist alles: von der Powerpoint-Präsentation bis zum Kurzfilm, vom einfachen Vortrag bis zur Pantomime.

Lassen Sie sich überraschen und kommen Sie am 1. Dezember als Jurorinnen oder einfach als Zuschauer ins Cabaret Voltaire. Der Anlass «umverkehRt & abgefahren» wird seinem Namen alle Ehre machen und widmet sich Verkehrsideen, die sich vielleicht nicht für die Realpolitik eignen, dafür Impulse setzen und zum Schmunzeln und Denken anregen.

Agenda

1. Dezember 2016, 19.30 Uhr
«umverkehRt & abgefahren»
im Cabaret Voltaire im Zürcher Niederdorf. Die Platzzahl ist beschränkt. First come, first served. Melden Sie sich jetzt an.

11. Dezember 2016, 19.15 Uhr
Nachtzugaktion im HB Zürich
Wir begrüßen den ersten Nachtzug der ÖBB und wünschen viel Glück und Mut zum Ausbau der Nachtzuglinien.

umverkehR
Zukunft inkl.